



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

2015

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



CONTENIDO

- I. Resumen Ejecutivo4**
- II. Aspectos generales de la empresa.....7**
 - II.1. Composición de la Empresa..... 7
 - II.2. Principales características del contrato de concesión..... 7
 - II.3. Área de Influencia 8
 - II.4. Principales activos de la concesión 10
 - II.5. Hechos Importantes 11
- IV. Demanda de los servicios prestados 13**
 - IV.1. Servicios regulados..... 13
 - IV.2. Servicios no regulados 20
- V. Evolución de las tarifas 21**
 - V.1. Tarifas reguladas 21
 - V.2. Cargos de acceso 23
- VI. Inversiones y transferencias al sector público 25**
 - VI.1. Inversiones 25
 - VI.2. Transferencias al Sector Público 27
- VII. Desempeño operativo.....28**
 - VII.1. Niveles de servicio y productividad 28
 - VII.2. Reclamos 32
 - VII.3. Accidentes 32
- VIII. Análisis financiero 33**
 - VIII.1. Estados Financieros 33
 - VIII.2. Indicadores Financieros 36
- IX. Conclusiones.....38**

- ANEXO N° 1 Tarifas máximas de los servicios sujetos a regulación tarifaria 41
- ANEXO N° 2 Ficha del contrato de concesión..... 42
- ANEXO N° 3 Resumen Estadístico Anual..... 46

Cuadros

Cuadro N° 1 Destinos internacionales.....	9
Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura.....	10
Cuadro N° 3 Estado de situación financiera- Activos.....	11
Cuadro N° 4 Servicios prestados en el AIJCH.....	12
Cuadro N° 5 Aerolíneas Operando en el AIJCH, 2015.....	13
Cuadro N° 6 Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional.....	14
Cuadro N° 7 Participación del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional.....	17
Cuadro N° 8 Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional.....	19
Cuadro N° 9 Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2012-2015.....	22
Cuadro N° 10 Evolución de los Cargos de Acceso.....	24
Cuadro N° 11 Transferencias al Estado Peruano.....	28
Cuadro N° 12 Niveles de servicios – Cumplimiento IATA nivel B, 2015.....	29
Cuadro N° 13 Cumplimiento de los RTM en el proceso de <i>check-in</i> , por compañía – 2015.....	30
Cuadro N° 14 Cumplimiento de los RTM, por tipo de servicio – 2015.....	31
Cuadro N° 15 Cumplimiento de los RTM relacionados con los espacios de la infraestructura – 2015.....	31
Cuadro N° 16 Reclamos presentados y resueltos 2014 – 2015.....	32
Cuadro N° 17 Composición de los ingresos operativos.....	34
Cuadro N° 18 Estado de resultados integrales.....	35
Cuadro N° 19 Estado de Situación Financiera.....	36

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de pasajeros en el AIJCH.....	14
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo.....	15
Gráfico N° 3 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh, 2015.....	16
Gráfico N° 4 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2012-2014.....	17
Gráfico N° 5 Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo.....	18
Gráfico N° 6 Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, 2015.....	18
Gráfico N° 7 Tráfico de aeronaves en el AIJCh, según tipo de vuelo.....	20
Gráfico N° 8 Evolución del número de concesionarios comerciales y locales comerciales ¹	21
Gráfico N° 9 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2006-2014.....	26
Gráfico N° 10 Ratio de accidentes e incidentes en plataforma, 2012 – 2015.....	33
Gráfico N° 11 Ratios de Rentabilidad.....	36
Gráfico N° 12 Ratio de liquidez.....	37
Gráfico N° 13 Ratio de solvencia.....	38

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), consorcio concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH), a diciembre de 2015.

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 062 millones.

Datos generales de la Concesión	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 70,01% International Finance Corporation (IFC): 19,99% Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A.: 10,00%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado
Inversión comprometida	USD 1 062 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2015	USD 325,1 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas ¹	6

1/ La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011 y la sexta el 8 de marzo del 2013.

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, los compromisos de inversión asumidos por LAP, el esquema de regulación tarifaria de los servicios prestados, así como el factor de retribución y otros pagos al Estado. A diciembre de 2015, se han suscrito 6 adendas al Contrato de Concesión.

Cabe mencionar que, de acuerdo a lo establecido en la sexta adenda, el Estado Peruano estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto al 31 de diciembre de 2015; no obstante, no se ha cumplido con ello. En vista de ello, se viene negociando una séptima adenda, a fin de establecer un nuevo plazo para la entrega de los terrenos.

En el AIJCH se brindan una serie de servicios regulados (uso de aeropuerto, atención de pasajeros y equipaje, aterrizaje/despegue, uso de puente de abordaje, uso de instalaciones de carga, mantenimiento de aeronaves, entre otros), siendo el único servicio no regulado el alquiler de locales comerciales. En el caso de los servicios regulados, los principales clientes son los pasajeros, aerolíneas y operadores aeroportuarios; mientras que en el caso de los servicios no regulados, los principales clientes son los concesionarios que operan los locales comerciales.

El AIJCH se ha mantenido como principal terminal aéreo de la red aeroportuaria nacional durante el año 2015, habiendo concentrado el 90,7%, 59,5% y 40,6% del tráfico total de pasajeros, carga y aeronaves, respectivamente.

En 2015, el tráfico de pasajeros alcanzó los 17,11 millones, cifra 9,3% mayor con respecto al año anterior. Los pasajeros nacionales representaron el 55,4% del total de pasajeros, habiéndose incrementado en 11,9%, mientras que los pasajeros internacionales representaron el 36,5% y los pasajeros en tránsito el 8,1%, habiéndose incrementado el tráfico de los mismos en 6,6% y 4,7%, respectivamente.

La carga movilizada por el AIJCH fue de 290 mil toneladas durante el año 2015, lo que representó una caída de 4,1% respecto del 2014. La carga internacional se redujo 4,2% y la nacional se redujo en 3,7%, representando el 90% y el 10% del total de carga movilizada, respectivamente.

El movimiento de aeronaves se incrementó 7,3% entre 2014 y 2015, al pasar de 155 millones a 166 millones de operaciones. Las operaciones nacionales aumentaron en 9,7%, representando el 60%, mientras que las operaciones internacionales se incrementaron 3,78, representando el 40%.

En el 2015, las tarifas reguladas correspondientes al TUUA Internacional y al aterrizaje y despegue (nacional e internacional) se mantuvieron estables; mientras que las tarifas del TUUA Nacional y del servicio de puentes de embarque se incrementaron 4,9% y 6,2%, respectivamente. Por su parte, en relación a los cargos de acceso, el cargo por el servicio de rampa a terceros y el acceso a otros servicios se mantuvo estable durante el año 2015; mientras que el cargo por el autoservicio de rampa se redujo 6,2% y el cargo por abastecimiento de combustible se incrementó 18%.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario, OSITRAN reconoció USD 4,4 millones durante el año 2015. Los principales proyectos ejecutados fueron la ampliación de la plataforma Norte, mantenimiento de equipos y vehículos de transporte, remodelación de pisos, entre otros.

En el 2015, LAP transfirió USD 119,3 millones al Estado por concepto de retribución (46,51% de sus ingresos brutos), USD 35,5 millones a CORPAC (equivalente al 50,0% de los ingresos por aterrizaje y despegue y 20,0% de los ingresos por TUUA Internacional) y USD 2,91 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos).

Para evaluar el desempeño operativo de LAP, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio y requisitos técnicos mínimos, reclamos y accidentes. En relación a los niveles de servicio y requisitos técnicos, las mediciones efectuadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN arrojaron valores fuera de los límites permitidos en aquellos indicadores asociados con la capacidad de la infraestructura (tamaño del área del hall y del *check-in*, así como de los espacios mínimos por pasajero para el *check-in*, control de pasaportes y recojo de equipaje). En relación a los reclamos presentados (518), se observa que la mayoría fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles (83%), apreciándose que más de la mitad del total de reclamos presentados estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria. Por último, si bien se observó un incremento del ratio de accidentes e incidentes en plataforma, el mismo se mantuvo por debajo del nivel máximo establecido.

Los ingresos operativos de LAP durante el 2015 alcanzaron los USD 291,7 millones, 7,3% más que el año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de pasajeros, que constituye el 42,6% de los ingresos totales (Ingresos por TUUA nacional e internacional) y que

tuvieron un incremento del 10,6% respecto al año anterior. Por su parte, los ingresos comerciales experimentaron una ligera contracción de 0,05%.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos en el 2015, se observa una mejora de los ratios de liquidez y ratios de endeudamiento. Los ratios de rentabilidad tuvieron resultados mixtos, mientras que la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó (de 12,9% a 14,2%), la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo (de 27,9% a 27,2%), lo cual significa que LAP incrementó sus ganancias por cada dólar invertido, pero los accionistas vieron reducidas sus ganancias por cada dólar invertido.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



II. Aspectos generales de la empresa

II.1. Composición de la Empresa

1. El 15 de noviembre del año 2000, el consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42.75%)¹, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42.75%)² y por Cosapi S.A. (14.5%)³, ganó la licitación de la concesión otorgada por el Estado Peruano para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH.
2. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:
 - En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services, Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd.
 - En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide con 42,75%.
 - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
 - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFI), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
3. De esta manera, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG, con el 70.01%; la International Finance Corporation, con el 19.99%; y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A, con el 10%.

II.2. Principales características del contrato de concesión

4. El periodo de vigencia de la concesión es de 30 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado por periodos de 10 años adicionales, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, y no podrá exceder el plazo máximo de 60 años.
5. El compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en USD 1 062 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial (que abarca los

¹ Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG en ese entonces.

² Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.

³ Compañía constructora peruana.

primeros ocho años de la Concesión) y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión. En esta última etapa, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar lista para operar en un plazo de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del AIJCH.

6. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price cap*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y (iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del periodo remanente, son revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI-X"⁴.
7. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN. De igual manera, establece un nivel máximo y el mecanismo de reajuste para el cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible; y, en el caso de los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento, estos se encuentran bajo el Régimen de Acceso.
8. En el
9. ANEXO N° 1 del presente informe se presenta la relación de servicios y tarifas cobradas por el AIJCH para el año 2015, mientras que en el
10. ANEXO N° 1 se presenta la ficha del Contrato de Concesión.

II.3. Área de Influencia

11. El AIJCH es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea, habiendo concentrado prácticamente la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en 2015 (99,2%). Su ubicación geográfica ha permitido que se consolide como un importante y estratégico centro de conexión en América del Sur. Asimismo, en el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (hub) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales, habiendo concentrado cerca de la mitad de los vuelos nacionales en 2015 (47,1%).
12. Durante el año 2015, el AIJCH conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 37 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa (ver Cuadro N° 1).

⁴ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa.

Cuadro N° 1
Destinos internacionales

	Países	Destinos
Sudamérica	Argentina	Asunción, Córdoba y Buenos Aires
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Iguazú, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Santiago
	Colombia	Bogotá, Cali y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
Centroamérica	Panamá	Ciudad de Panamá
	Cuba	La Habana
	Costa Rica	San José
	Rep. Dominicana	Santo Domingo, Punta Cana
	El Salvador	El Salvador
Norteamérica	EE.UU.	Atlanta, Dalas, Miami, Fort Luderdale, Houston,
	México	México DF y Cancún
Europa	España	Madrid
	Holanda	Ámsterdam
	Francia	París

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

13. A nivel nacional, el AIJCH conecta a Lima con las principales ciudades y regiones del país, contando con 21 destinos. En particular, los siguientes: 1) Andahuaylas, 2) Arequipa, 3) Ayacucho, 4) Cajamarca, 5) Chachapoyas, 6) Chiclayo, 7) Chimbote, 8) Cusco, 9) Huánuco, 10) Huaraz, 11) Iquitos, 12) Jauja, 13) Juliaca, 14) Piura, 15) Pucallpa, 16) Puerto Maldonado, 17) Tacna, 18) Tarapoto, 19) Tingo María, 20) Trujillo y 21) Tumbes.
14. Durante el año 2015, el tráfico de aeronaves comerciales experimentó un crecimiento promedio de 105 frecuencias semanales (internacional: 75 frecuencias y nacional: 30 frecuencias), sin embargo, también dejaron de operarse 19 frecuencias semanales (11 en internacional y 8 en nacional). Así, durante dicho año el número de frecuencias nacionales e internacionales se incrementó en 11,1% (al pasar de 579 a 643 frecuencias semanales) y 2,9% (al pasar de 763 a 785 frecuencias semanales), respectivamente. Cabe mencionar que, las siguientes rutas fueron implementadas durante el 2015.
- Punta Cana por TACA con 6 frecuencias
 - Cancún por TACA con 3 frecuencias
 - Orlando por LAN con 7 frecuencias
 - Antofagasta por LAN con 3 frecuencias
 - Chiclayo por LC Perú con 14 con 14 frecuencias
 - Trujillo por LC Perú con 6 frecuencias
 - Mazamari por LC Perú con 1 frecuencias
 - Arequipa por LC Perú con 13 frecuencias
 - Cuzco por LC Perú con 24 frecuencias
 - Tacna por Peruvian Airlines con 7 frecuencias

II.4. Principales activos de la concesión

i. Infraestructura

15. Para la provisión de los diversos servicios que brinda LAP en el AIJCH, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. En el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se muestran los principales indicadores de infraestructura a diciembre de 2015, en comparación con los indicadores registrados el año anterior y al inicio de la concesión.

Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura			
Infraestructura	2001	2014	2015
Área de terminal (m ²)	39 467	86 600	86 600
Área de plataforma (m ²)	165 000	340 000	360 000
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	47	51
Número de puentes de abordaje	0	19	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6	6
Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales	12	30	30
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	24	24
Perú Plaza (m ²) ¹	No existía	3 846	3 846
Millones de metros cuadrados entregados en concesión		6,2	6,2
Número de locales comerciales		110	100
Metros de longitud de la pista		3 507	3 507

1/ Zona comercial de acceso al público en general.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

16. Como se aprecia, desde el inicio de la concesión los principales indicadores de infraestructura han experimentado una expansión significativa. Así, entre 2001 y 2015, el área de terminal, el área de plataforma, las posiciones de estacionamiento de aeronaves, las fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y las posiciones de migraciones (llegadas y salidas internacionales) se incrementaron en 119,42%, 118,18%, 183,33%, 100,00% y 125,00%, respectivamente.
17. En 2015, el área de plataforma y el número de posiciones de estacionamiento de aeronaves se incrementó 5,9% y 8,5% en relación al año anterior, respectivamente; mientras que el resto de indicadores se mantuvieron estables, con excepción del número de locales comerciales que se redujo en 9,1%. Sobre el particular, debe tenerse en consideración que el Concesionario tiene limitaciones en continuar con la expansión de la infraestructura, debido a la demora en la entrega de terrenos por parte del MTC, como se explicará más adelante.

ii. Equipamiento

18. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe adquirir e instalar equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta para la prestación de los servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, dentro de su área de responsabilidad. Así, LAP posee diversos equipos, tales como: unidades vehiculares y equipos motorizados (camiones contra incendio); equipos mecánicos (fajas para equipaje, ascensores, escaleras mecánicas,

etc.); equipos de control (molinetes, puertas especiales), máquinas de rayos X para equipaje, equipos de cómputo, equipos de climatización, muebles y enseres, entre otros.

19. El valor en libros de los equipos de LAP se incrementó 660% desde el inicio de la concesión (2001) a diciembre de 2015 (ver Cuadro N° 3). En 2015, se observó un incremento de 15,6% en el valor en libros de los equipos, debido al incremento del rubro "otros equipos", el cual incluye equipos relacionados a la seguridad y rescate.

Cuadro N° 3 Estado de situación financiera- Activos			
Equipos y unidades de transporte	2001	2014	2015
Equipos de cómputo	276	282	190
Otros equipos ¹	306	2 451	3 596
Unidades de transporte	215	1 540	1 395
Muebles y enseres	2	990	903
Total	800	5 263	6 084

1/ En 2015, el 25% del sado de otros equipos (USD 883 mil) correnó a equipos de seguridad y rescate

Fuente: EEFF auditados 2001 y 2015 - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.5. Hechos Importantes

20. De acuerdo a lo establecido en la sexta adenda al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de marzo de 2013, el Estado Peruano a través del MTC estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos, totalmente saneados y libres de cualquier gravamen (es decir, sin interferencias que impidan el uso y total aprovechamiento económico de dichas áreas.), para la ampliación del aeropuerto al 31 de diciembre de 2015⁵. En particular, con forme a lo establecido en dicha adenda, el área total a entregarse es de 6 843 721 m².
21. A diciembre de 2015, el MTC cumplió con entregar a LAP un área total de 3 882 268 m², es decir, el 56,73% del área total a ser entregada⁶. No obstante, no se ha cumplido con la entrega de los terrenos restantes necesarios para la construcción de la segunda pista de aterrizaje y la expansión del terminal.
22. Cabe precisar que, para la entrega de la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH se requiere culminar la obra Tramo III-B Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta, la cual comprende la construcción de un túnel de 2,4 kilómetros en dicha avenida⁷. No obstante, existen interferencias que cruzan por los terrenos destinados a la ampliación del AIJCH, las cuales generan retrasos en los trabajos de construcción del túnel en la avenida Gambetta (en particular, una red de desagües y tuberías de conducción de gas).
23. El incumplimiento en la entrega de los terrenos tiene como consecuencia que LAP no podrá pagar dividendos, ni podrá realizar mejoras con costos superiores a los USD 5 millones (salvo las mejoras que fueron aprobadas por los tenedores de bonos antes del incumplimiento).

⁵ Cabe señalar que, el Contrato de Concesión inicialmente preveía la entrega del 100% de los terrenos antes del 14 de febrero de 2013; no obstante, dicha obligación no fue cumplida.

⁶ MTC "Estado situacional de las obras de ampliación y mejoramiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. 01 de Diciembre de 2015.

⁷ La avenida Néstor Gambetta cruza sobre la futura segunda pista de aterrizaje y despegue del AIJCH. Así, para liberar así el cruce entre esta vía y la segunda pista, se viene ejecutando la obra de construcción de un túnel.

24. Por otro lado, el AIJCH fue reconocido, por séptimo año consecutivo, como el Mejor Aeropuerto de América del Sur 2015 por *Skytrax Research*⁸, superando al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil y al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Este resultado se basa en una rigurosa encuesta⁹, tomada vía internet a cerca de 13 millones de pasajeros durante un periodo de nueve meses (junio de 2014 – febrero de 2015), cubriendo más de 550 terminales aéreas alrededor del mundo.

III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

25. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas tanto por el propio Concesionario como por otros agentes económicos (intermediarios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. El **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** muestra los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo así como sus respectivos proveedores y el tipo de regulación al cual están sometidos.

Cuadro N° 4 Servicios prestados en el AIJCH		
SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Uso de aeropuerto (TUUA)	LAP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue ¹	CORPAC y LAP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	LAP	Regulación tarifaria
Uso de puentes de abordaje	LAP	Regulación tarifaria
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	Regulación tarifaria
Asistencia en tierra (rampa)	Talma Servicios Aeroportuarios, Swissport ² y Servicios Aeroportuarios Andinos	Regulación por acceso
Atención de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y counters)	Aerolíneas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Aeroinversiones, Seman Peru y Arsenal-Aeronaval	Regulación por acceso
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil	Indexación por inflación
Estacionamiento vehicular	LAP	Regulación por comparación
Alquiler de locales comerciales, alquiler de salas VIP, provisión de infraestructura para hotel, entre otros.	LAP	No regulado

1/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (radio ayudas, comunicaciones y meteorología) y LAP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)

2/ En diciembre de 2010, Talma adquirió el 51% de las acciones de Swissport.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. Con excepción del alquiler de locales comerciales, el resto de servicios brindados en el AIJCH se encuentran regulados. Conforme a lo establecido por el Numeral 2.3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la renta y/o alquiler que LAP obtenga por el arrendamiento de estos locales o espacios comerciales, será determinado por la oferta y la demanda.

⁸ Skytrax Research es una prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres.

⁹ Esta encuesta mide 39 criterios diferentes, entre ellos, el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del aeropuerto, la facilidad para las conexiones, y la variedad de oferta de productos y servicios.

IV. Demanda de los servicios prestados

IV.1. Servicios regulados

i. Principales clientes

27. Como parte de lo establecido en el contrato de concesión, LAP se encarga de operar la infraestructura de la terminal para garantizar la prestación de servicios aeroportuarios, de aeronavegación y comerciales. En esta línea, los principales clientes de LAP en la prestación de los servicios regulados son: los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto) y las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga).
28. En el caso de los pasajeros, LAP debe garantizar una infraestructura aeroportuaria de primera clase, con comodidades y facilidades. Los servicios brindados a los pasajeros están relacionados con la atención en counters, área de migraciones, servicios de seguridad y puerta de embarque. Asimismo, los pasajeros pueden hacer uso de diversos servicios comerciales no aeronáuticos a cargo de concesionarios. Durante el 2015, el tráfico de pasajeros en LAP alcanzó los 17,11 millones.
29. Por otro lado, LAP debe brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con los más altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones de la mejor manera (incluidos: uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radio ayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos). A diciembre de 2015, son 23 las aerolíneas que operan en el AIJCH, de las cuales 20 atienden vuelos internacionales y 6 atienden vuelos nacionales. Asimismo, operan 14 compañías de carga aérea (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5
Aerolíneas Operando en el AIJCH, 2015

Aerolíneas internacionales	Aerolíneas nacionales	Carga
Aerolíneas Argentinas	Avianca	Aerosucre
AeroMéxico	Lan Perú	Arrow Air
Air Canada	LC Perú	ATI - ABX Cargo
Air Europa	Peruvian Airlines	Atlas Air Cargo
Air France	Star Perú	ATSA
American Airlines		Avianca Cargo
Avianca		Centurion Cargo
Copa Airlines		KLM Cargo
Delta Airlines		Lan Cargo
Iberia		Lufthansa Cargo
JetBlue		Martinair Holland
KLM		Solar Cargo
Lan Airlines		Star Peru Cargo
Sky Airline		Tampa Air Cargo
Spirit Airlines		
TAM		
TAME		
United Airlines		
VivaColombia		

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

Tráfico de pasajeros

30. El AIJCH continúa siendo el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, habiendo concentrado el 59,5% del tráfico total de pasajeros durante el año 2015. Esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 99% del tráfico de pasajeros.

Cuadro N° 6
Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nacional	42,0	43,0	43,6	44,0	44,0	44,3	45,3	45,1	45,9	46,8	47,2	47,2	47,0	46,8	47,1
Internacional	99,0	99,3	98,9	99,0	99,0	99,9	99,9	99,4	99,4	99,3	99,3	99,4	99,4	99,3	99,2
Total	60,0	63,1	63,4	63,0	63,0	62,9	63,0	62,8	63,3	61,6	61,6	61,0	60,4	59,7	59,5

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.

Fuente: LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. En 2015, 17,11 millones de pasajeros hicieron uso del aeropuerto, lo que representó un incremento de 9,3% con respecto al año anterior. El tráfico de pasajeros en vuelos nacionales experimentó el mayor crecimiento, incrementándose 11,9% respecto al año anterior; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se incrementó 6,6%. Por su parte, el tráfico de pasajeros de tránsito se incrementó 4,7%.

Gráfico N° 1
Tráfico de pasajeros en el AIJCH
(En millones de pasajeros)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. Si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, se puede observar que el mayor dinamismo se produjo en el tráfico de pasajeros en tránsito, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 27,2%, mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 12% y 7,8%, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito se ha producido en un contexto de expansión de los pasajeros de vuelos internacionales.
33. Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, pasando de 5,14 millones de pasajeros a 9,48 millones de pasajeros, lo que significó un crecimiento promedio anual de 13% entre los años 2010 y 2015, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,3%. Dicho dinamismo coincide con el desarrollo de las concesiones del primer grupo de aeropuertos regionales (2006)¹⁰ y del segundo grupo (2011)¹¹, las cuales han permitido el desarrollo de nuevas rutas y el aumento de las frecuencias de vuelos.
34. Por su parte, el tráfico de pasajeros internacionales registró un crecimiento promedio anual de 7,9% entre 2010 y 2015, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) mostró un crecimiento promedio anual ligeramente superior (8,3%).

Gráfico N° 2
Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo

¹⁰ El primer grupo de aeropuertos regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú (AdP) desde el año 2006, por un plazo de 25 años. Actualmente opera una red de 12 terminales aéreas en el norte peruano: Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco.

¹¹ La empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, se encarga de la administración de cinco aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estos terminales aéreos fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.



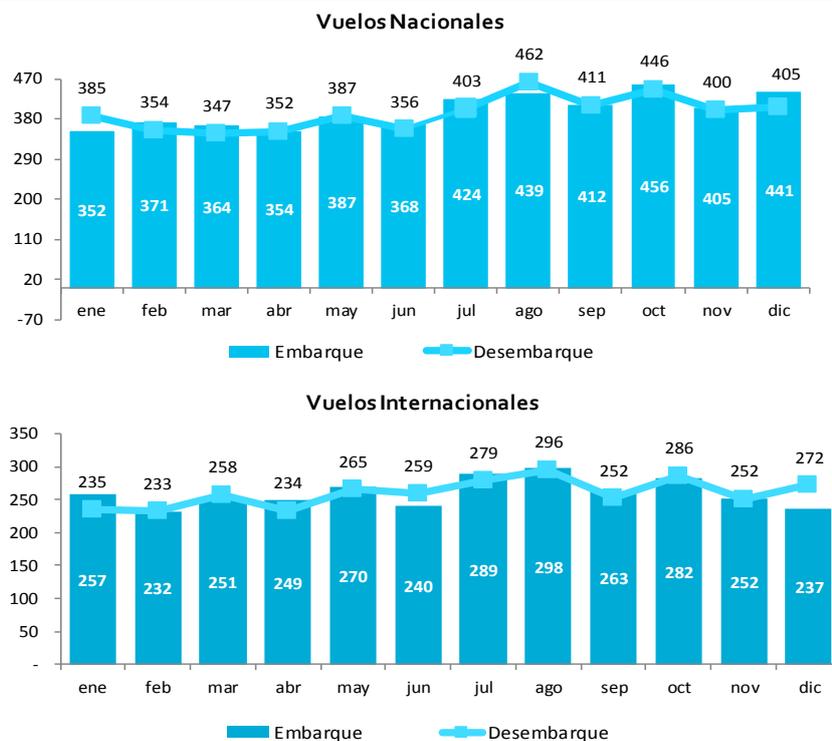
Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

35. Con relación a la estacionalidad del tráfico de pasajeros en el año 2015, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron durante los meses de octubre, agosto y julio, siendo estos dos últimos meses propios de las fechas festivas de Fiestas Patrias. En vuelos internacionales también se observan mayores niveles de embarque y desembarque en los meses de julio, agosto y octubre, siendo que esos dos primeros coinciden con los meses de verano en el hemisferio norte.

36. En contraste a ello, en los meses de enero a mayo se registró el menor tráfico de pasajeros nacionales e internacionales. En el Gráfico N° 4 se presenta el tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh entre los años 2012-2015.

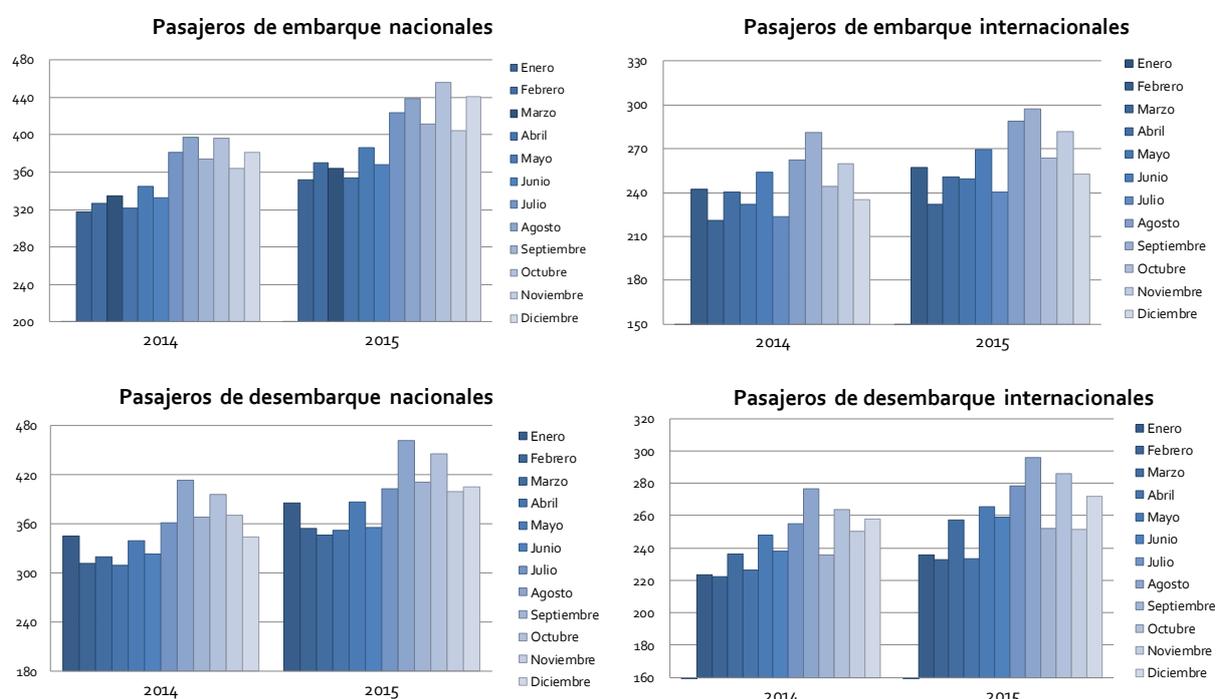
Gráfico N° 3
Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh, 2015
(En miles)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico N° 4
Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2012-2014
 (En miles)



Fuente: LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de carga

37. En relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra prácticamente el 100% de la carga movilizada.

Cuadro N° 7
Participación del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional
 (En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nacional	29,7	35,3	43,6	44,7	44,6	45,6	46,7	49,5	49,6	51,7	51,8	54,7	54,4	51,1	52,3
Internacional	99,3	99,6	99,5	99,2	99,7	99,6	100,0	100,0	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total	80,2	83,7	86,6	89,0	88,5	88,6	89,8	88,5	89,7	89,9	89,9	90,8	90,7	90,7	90,7

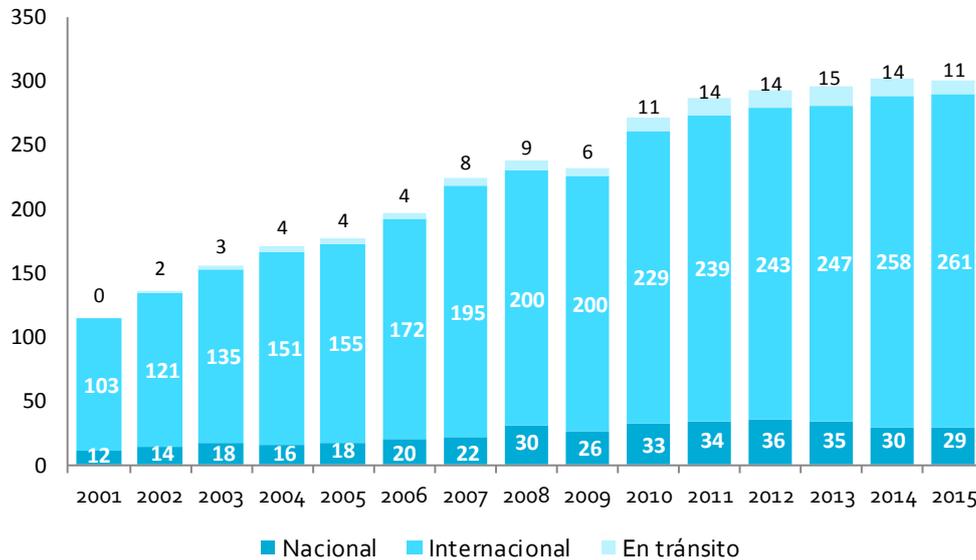
Nota: No incluye carga en transferencia.

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Al igual que en el tráfico de pasajeros, durante los quince años de Concesión se ha observado un evolución creciente en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional, y del 2015 en que se produjo una leve contracción) a una tasa promedio anual de 6,9%. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha visto reducida su participación de 90% en 2001 a 86,7% en 2015, generando espacio a la carga en tránsito, la cual pasó de niveles nulos en 2001 a representar el 4% del tráfico total de carga en 2015.

Gráfico N° 5
Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo
 (En miles de TM)

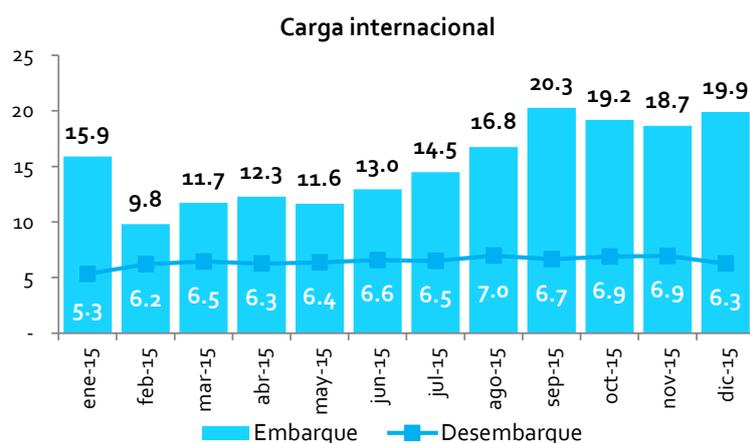


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. En el 2015, se movilizó por el AIJCH un total de 301 mil toneladas, lo que representó una leve contracción de 0,6% respecto del año anterior (302 mil toneladas). Dicha contracción, se explica por la reducción de 3,7% del tráfico de carga nacional (de 30 a 29 mil toneladas) y de 23,3% de la carga en tránsito (de 14 a 11 mil toneladas), apreciándose que el tráfico de carga internacional experimentó un ligero aumento de 1% (de 258 a 261 mil toneladas). En relación a la carga internacional, se observa que la carga de exportación (embarque) se contrajo 0,3% entre 2014 y 2015 periodo (al pasar de 184,1 a 183,6 mil toneladas); mientras que la carga de importación (desembarque) se incrementó 4,4% en dicho periodo (al pasar de 74,2 a 77,4 mil toneladas).
40. Con relación a la estacionalidad del tráfico de carga en el año 2015, puede observarse que en el caso de la carga internacional los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron durante los últimos cuatro meses del año.

Gráfico N° 6
Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, 2015
 (En miles)



Tráfico de aeronaves

41. Como se observa en el siguiente cuadro, el AIJCH concentró cerca del 96% de las operaciones internacionales. En el caso de las operaciones nacionales, a diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, el AIJCH concentró menos de la tercera parte (29,4%) del tráfico total de aeronaves (aterriaje o despegue) de la red aeroportuaria nacional durante 2015; mientras que los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú, CORPAC y Aeropuertos Andinos del Perú concentraron el 34,9%, 27,2% y 8,6%, respectivamente. Cabe mencionar que, en el caso de los vuelos nacionales, la capacidad promedio de las aeronaves que operan en el AIJCH es mayor que la del resto de aeropuertos del Perú, lo cual explica que dicho aeropuerto movilice un mayor número de pasajeros por aeronave¹².

Cuadro N° 8
Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nacional	23,6	23,6	24,8	23,3	22,9	23,1	25,2	23,1	23,2	26,2	28,7	28,4	30,6	29,1	29,4
Internacional	95,1	95,6	96,0	96,5	97,5	97,9	98,1	97,5	97,6	97,3	97,5	97,2	96,7	96,3	95,7
Total	34,2	34,6	24,8	34,6	34,7	33,7	39,0	34,8	35,0	37,2	40,7	39,9	42,1	40,9	40,6

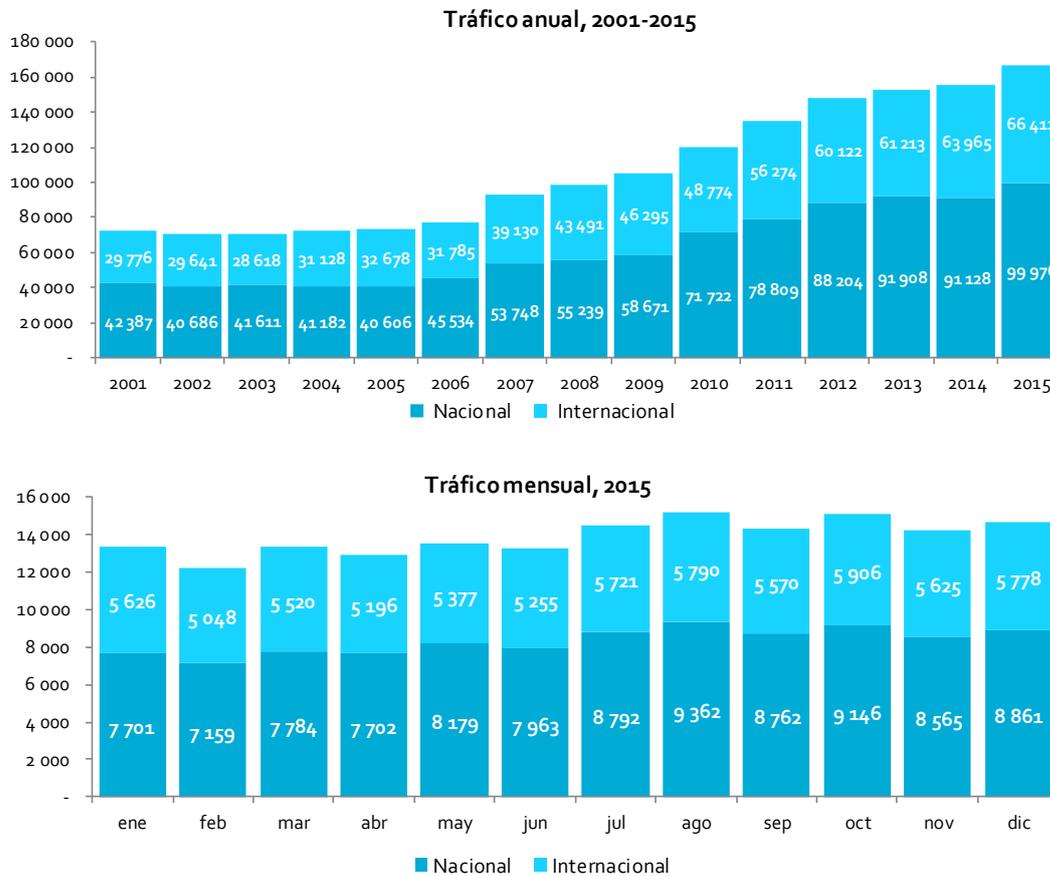
Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. El número total de operaciones en el AIJCH ha mostrado una marcada tendencia creciente desde el año 2007. Así, en el 2015 se registraron 166,4 mil operaciones de aeronaves, cifra superior en 7,3% a la registrada en el año anterior. Las operaciones nacionales se incrementaron 9,7%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento de 3,8%.

¹² En efecto, durante 2015, el AIJCH movilizó un promedio de 95 pasajeros por aeronave en vuelos nacionales; mientras que el promedio en el resto de aeropuertos de la red aeroportuaria nacional fue de 44 por aeronave.

Gráfico N° 7
Tráfico de aeronaves en el AIJCh, según tipo de vuelo
 (En miles de operaciones)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Servicios no regulados

i. Principales clientes

43. Los servicios no regulados son aquellos servicios comerciales que brinda LAP con relación a las actividades comerciales que comprenden a los servicios aeronáuticos, tales como: alquiler de locales comerciales (restaurantes, duty free, etc.), alquiler de salas VIP, provisión de infraestructura para hotel, entre otros (cocina de vuelo, publicidad, documentos de identidad, etc.). Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o ser concesionados a un tercero, siendo que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible negocios comerciales relacionados con la actividad aeroportuaria.
44. Los clientes del servicio de alquiler de locales comerciales, son los concesionarios comerciales que operan en el AIJCh. Entre 2006 y 2015, el número de concesionarios comerciales se incrementó en 60%, al pasar de 33 a 53 (ver Gráfico N° 8). No obstante, en 2015 se aprecia una caída de 22% en el número de concesionarios en relación al año anterior¹³.

¹³ Cabe precisar que los datos del 2015, han sido obtenidos de la página web de LAP.

45. Por su parte, el número de locales comerciales operados por dichos concesionarios se incrementó 58,7% entre 2008 y 2015, al pasar de 63 a 100 locales. Al igual que en el caso de los concesionarios, el número de locales experimentó una reducción entre 2014 y 2015, en niveles de 9% (al pasar de 110 a 100 locales).

Gráfico N° 8
Evolución del número de concesionarios comerciales y locales comerciales¹



1/ La información sobre el número de locales comerciales se registra desde 2008 en las memorias anuales de LAP.

Fuente: LAP "El aeropuerto en cifras 2015" y Memoria Anual LAP 2014, 2013, 2012, 2011, 2010, 2009, 2008 y 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. Cabe mencionar que, para mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios del Aeropuerto, LAP realiza anualmente estudios de cliente incógnito, así como evaluaciones de calidad de los servicios de alimentación (inspección higiénico-sanitaria y estudios microbiológicos de alimentos, superficie y manipuleo).

V. Evolución de las tarifas

V.1. Tarifas reguladas

47. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas reguladas se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope "RPI-X"¹⁴.
48. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para los servicios de uso de instalaciones de carga aérea y puentes de embarque. En tal sentido, las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN establecieron

¹⁴ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa. Este último es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un período de cinco años.

que las tarifas por cada uno de estos servicios, respectivamente, también deberían revisarse mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X".

49. En la actualidad, se encuentra vigente el factor de productividad estimado en el segundo procedimiento de revisión tarifaria que estará vigente para el quinquenio 2014-2018. Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:
- ➔ **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
 - ➔ **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
 - ➔ **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto.
50. Así, el precio tope establecido debe cumplirse como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año inmediatamente anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. Por consiguiente, se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente, siempre que la variación anual del precio tope, no supere la suma correspondiente a la inflación del consumidor de los EEUU y al factor de productividad.
51. Por su parte, en relación a la playa de estacionamiento vehicular, en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se estableció que la tarifa cobrada sería igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN.
52. En el cuadro N° 9 se muestra la evolución de las tarifas reguladas vigentes durante el periodo 2012 – 2015¹⁵. Como se aprecia, durante 2015, tarifa única por uso de aeropuerto – TUUA para vuelos nacionales se incrementó 6,2% en relación al año anterior (al pasar de S/. 8,49 a S/. 9,02). La tarifa para el uso de puentes de embarque y para el uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron 4,9% y 1,5% durante 2015, respectivamente. Por su parte, las tarifas relacionadas con el TUUA internacional y aterrizaje/despegue nacional e internacional se han mantenido estables desde 2012; mientras que la tarifa de la playa de estacionamiento vehicular se ha mantenido estable desde 2013.
53. En el caso de la playa de estacionamiento vehicular, cabe mencionar que el 30 de diciembre de 2015, mediante Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva tarifa de S/. 4,24 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos y una tarifa de S/. 5,68 (no incluido IGV) por hora fracción adicional¹⁶. Conforme se estableció en dicha resolución, la tarifa entraría en vigencia los primeros días de 2016 y se encontrará vigente por un periodo de dos años¹⁷.

Cuadro N° 9 Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2012-2015

¹⁵ El detalle de las tarifas máximas vigentes durante el año 2015 se encuentra en el anexo 1.

¹⁶ Cabe mencionar que dicha tarifa fue establecida por Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2015.

¹⁷ Cabe señalar que, el 27 de enero de 2016, periodo posterior al analizado en este Informe, LAP interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN. En atención a dicho recurso, mediante Resolución N° 011-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2016, OSITRAN estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 4,41 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 5,93 (no incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 5,93 (no incluido IGV) por hora fracción adicional.

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	USD (no inc. IGV)				Variación anual		
		2012	2013	2014	2015	2013/2012	2014/2013	2015/2014
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario								
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,1	26,1	26,1	26,1	0,0%	0,0%	0,0%
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,4	8,0	8,5	9,0	7,8%	6,5%	6,2%
Aterrizaje / Despegue Internacional¹								
Peso Máximo de Despegue								
Hasta 10 TM	Por operación	35,3	35,3	35,3	35,3	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	5,0	5,0	5,0	5,0	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,0	6,0	6,0	6,0	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,3	6,3	6,3	6,3	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 100 TM	Por tonelada	6,6	6,6	6,6	6,6	0,0%	0,0%	0,0%
Aterrizaje / Despegue Nacional²								
Peso Máximo de Despegue								
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,0	2,0	2,0	2,0	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 100 TM	Por tonelada	2,6	2,6	2,6	2,6	0,0%	0,0%	0,0%
Puentes de Embarque								
Primeros 45 minutos o fracción		82,8	91,2	95,7	100,4	10,2%	4,9%	4,9%
Periodos de 15 minutos adicionales		27,6	30,3	31,9	33,5	10,0%	5,1%	4,9%
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,0	0,0	0,0	0,0	20,7%	-14,1%	1,3%
Estacionamiento vehicular³	Por hora o fracción	3,8	4,7	4,7	4,7	23,2%	0,0%	0,0%

1/ y 2/ Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.

Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D).

Estacionamiento: - 10% de la tarifa de A/D por las primeras 4 horas.

- 2,5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.

3/ Las tarifas aplican para vehículos ligeros

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014 y 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V.2. Cargos de acceso

54. OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial¹⁸. Al respecto, mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN¹⁹, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

55. Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el REMA. En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión

¹⁸ El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN define facilidad esencial como:

"Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."

¹⁹ Modificada por Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN.

estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en USD 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que "dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre"²⁰.

56. En el cuadro N° 10 se muestra la evolución de los cargos de acceso aplicados en los últimos años para cada servicio. Como se puede apreciar, durante 2015, los cargos de acceso para el autoservicio de rampa (para todas las aeronaves) experimentó una reducción de 6,2% en relación a los cargos de acceso vigentes durante el periodo 2011 – 2014. De manera contraria, los cargos de acceso referidos al alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado y para el abastecimiento de combustible se incrementaron 116,6% y 18% entre 2014 y 2015, respectivamente. Por su parte, los cargos establecidos para el servicio de rampa a terceros, alquiler de mostradores y oficinas y alquiler de áreas para el mantenimiento de aeronaves se mantuvieron estables durante 2015.

Cuadro N° 10
Evolución de los Cargos de Acceso
(En USD, no incluye IGV)

²⁰ Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo de OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

1. Cargo de acceso para el servicio de rampa a terceros. Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	Hasta 2007	2008-2015	Variación
Hasta 5,68 TM	Por operación	37,44	38,97	4,1%
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	40,85	42,51	4,1%
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	61,22	63,72	4,1%
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	70,26	73,12	4,1%
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	74,35	77,38	4,1%
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	89,87	93,53	4,1%
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	110,29	114,79	4,1%
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	114,38	119,04	4,1%
Más de 287 TM	Por operación	163,49	170,15	4,1%

2. Cargo de acceso para el autoservicio de rampa. Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	2011-2014	2015	Variación
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,55	6,15	-6,2%
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	13,04	12,23	-6,2%
Más de 8,70 hasta 33 TM	Por operación	35,86	33,64	-6,2%
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	59,75	56,05	-6,2%
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	65,19	61,15	-6,2%
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	93,43	87,65	-6,2%
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	174,91	164,07	-6,2%
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	228,15	214,02	-6,2%
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	347,66	326,13	-6,2%
Más de 287 TM	Por operación	467,16	438,23	-6,2%

3. Cargos de acceso de otros servicios

Concepto	Unidad de cobro	2010-2012	2013-2015	Variación
Alquiler de mostradores (Counters Check-in)	Por hora	1,65	1,62	-1,82%
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m2 / mes	32,09	32,91	2,56%
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m2 / mes	21,13	21,00	-0,62%
Mantenimiento preventivo de aeronaves	Almacén	2,20	5,42	146,36%
	Oficinas	3,68	9,04	145,65%
	Talleres	2,30	5,66	146,09%
		2012-2014	2015	Variación
Alquiler de almacenes para el depósito de equipaje rezagado	Por m2 / mes	3,27	7,09	116,55%

4. Otros

Concepto	Unidad de cobro	2014	2015	Variación
Cargo por abastecimiento de combustible	Por galón	0,1195	0,1410	18,00%

Fuente: Resoluciones de Consejo Directivo N° 026-2004-CD-OSITRAN, 041 al 047-2005-CD-OSITRAN, 031-2010-CD-OSITRAN, 030-2013-CD-OSITRAN, 031-2013-CD-OSITRAN, 055-2013-CD-OSITRAN, 057-2013-CD-OSITRAN, 051-2015-CD-OSITRAN y Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN.

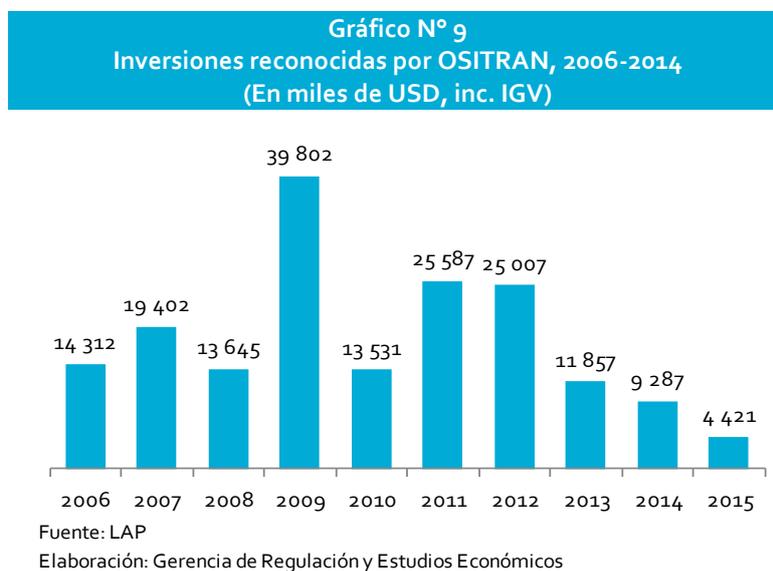
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Inversiones y transferencias al sector público

VI.1. Inversiones

- Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

58. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 354,1 millones, de los cuales OSITRAN reconoció el 91,8% (USD 325 millones) En el año 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 4,4 millones (incluido IGV), cifra 52,4% inferior al monto reconocido el año anterior y, en general, inferior a los montos reconocidos en años anteriores.
59. En este punto, cabe mencionar que la demora en la entrega de terrenos por parte del MTC tiene como consecuencia que LAP no pueda ejecutar ninguna mejora que tenga un costo mayor a US\$ 5 millones, mientras el incumplimiento persista. Una vez que se encuentre culminada la entrega de los 2 961 486 m² restantes de terreno saneados, se tiene previsto iniciar la Tercera Fase de ampliación del AIJCH, lo cual incluye la construcción de la segunda pista, incrementar el número de puestos de estacionamiento para aeronaves, construir un nuevo terminal para pasajeros y para la carga, entre otros.



60. Durante el año 2015, los principales proyectos ejecutados por LAP han sido los siguientes:
- Ampliación de Plataforma Norte: Con el fin de cubrir la demanda de plataformas para el estacionamiento de aviones (PEAs) para aeronaves Código C y E, así como mejorar las condiciones de parqueo, se efectuó una ampliación de 27,000 m² de plataforma en el lado norte. Asimismo, se rehabilitaron 2,600 m² de pavimento en la zona norte y 1,350 m² de pavimento en la zona sur.
 - Culminación de la construcción del Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte: El objetivo fue reubicar el ingreso vehicular / peatonal (PV7) hacia la zona de Talleres Norte, a fin de incrementar la seguridad operacional en la Plataforma Norte del AIJCH. Los trabajos cubrieron la demolición del puesto de vigilancia y la construcción de otro, para el acceso a Plataforma, con la consecuente reubicación de equipos y sistemas.
 - Mantenimiento mayor de escalera de emergencia: Se efectuaron trabajos de limpieza de los elementos de la estructura metálica y se sustituyeron aquellos que se encontraban en mal estado.

-
- ➔ Mantenimiento y adquisición de camiones contra incendio: Se adquirieron 2 camiones de bomberos 6x6 (los cuales se terminaron de ensamblar en el extranjero y llegaron a LAP en febrero de 2016). Asimismo, se dio mantenimiento mayor a 2 camiones existentes.
 - ➔ Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte: Con el objetivo de reubicar el ingreso a la zona norte del aeropuerto a la zona de talleres, se efectuaron trabajos de demolición del actual puesto de vigilancia y de construcción de otro puesto.
 - ➔ Habilitación de UPS para Sala de Comunicaciones CP-ER-100 y PP-ER-200: Con miras a garantizar la continuidad de la energía eléctrica estabilizada en las salas de comunicaciones (CO-ER-100 y PP-ER- 200), se procedió a conectar la nueva sala de UPS a ambas salas de comunicaciones, además de implementar el sistema de respaldo eléctrico.
 - ➔ Habilitación de Depósitos de Material Aeronáutico: Se habilitaron⁴ depósitos de material aeronáutico de aproximadamente 35 m2 cada uno.
 - ➔ Remodelación de la torre central (pisos 3 y 10): Se remodelaron y habilitaron áreas (salas de usos múltiple, comedor y lactario), con el fin de cumplir con la normativa peruana en temas de seguridad.
 - ➔ Señalética en el Terminal: Debido a las nuevas ampliaciones y remodelaciones que se han producido en el Terminal y en la Playa de Estacionamiento, se actualizó la señalización de seguridad y operacional.
 - ➔ Proyecto de ampliación del Aeropuerto: Con el fin de satisfacer la demanda y atender la expansión necesaria del aeropuerto, se contrató a una empresa para el desarrollo del diseño conceptual y final de proyectos que permitirían la expansión. A la fecha, se ha presentado a OSITRAN el Plano Topográfico del área de ampliación y los Resultados de la Proyección de Tráfico Aéreo a ser empleado en el proyecto de expansión.

VI.2. Transferencias al Sector Público

61. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 4,6,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación²¹. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo. Durante el año 2015, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 119,27 millones por este concepto, cifra 7,7% mayor al monto transferido el año anterior.
62. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En 2015, dicho pago ascendió a USD 2,92 millones, monto superior en 7,3% respecto del aporte del 2014.
63. Por último, LAP transfiere a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCH y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos

²¹ Sin perjuicio de ello, independientemente de los resultados de la gestión del Concesionario, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de USD 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.

internacionales, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. El monto devengado en 2015 por dicha transferencia fue de USD 34,54 millones, nivel 7,4% superior al reportado el año anterior.

Cuadro N° 11
Transferencias al Estado Peruano
(En millones de USD)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Retribución al Estado (46,511%)	19,2	24,5	26,6	28,5	34,4	38,8	47,3	54,0	60,8	68,9	81,8	93,7	104,5	110,8	119,3
PROINVERSION	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,1	1,2	1,4	1,6	1,9	2,1	2,2	2,4
FONAFE ¹	18,8	12,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MTC	-	11,9	26,0	27,9	33,7	38,0	46,4	53,0	59,5	67,5	80,2	91,8	102,4	108,6	116,9
Transferencias a CORPAC	9,3	10,9	11,7	12,9	15,0	16,3	18,7	20,5	22,0	24,3	26,5	28,9	31,9	32,2	34,5
50% Aterrizaje y Despegue	5,3	6,1	6,2	6,8	8,1	8,7	9,6	10,5	11,4	13,0	14,3	15,4	-	17,0	18,3
20% TUUA Internacional	4,1	4,8	5,5	6,1	6,9	7,6	9,2	10,0	10,6	11,3	12,3	13,5	-	15,2	16,2
Aporte por Regulación (1%)	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,2	1,4	1,5	1,7	2,0	2,3	2,6	2,7	2,9
TOTAL PAGADO AL ESTADO	29,0	36,1	38,9	42,2	50,3	56,0	67,3	75,9	84,3	94,9	110,4	124,9	138,9	145,7	156,7

1/ FONAFE fue receptor de la Retribución hasta el segundo trimestre de 2002.

Fuente: Estados Financieros Auditados y Memoria Anual de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Desempeño operativo

VII.1. Niveles de servicio y productividad

64. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el AIJCH debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios que ocupan los pasajeros. En el Cuadro N° 12, se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, sobre el nivel de cumplimiento de los principales indicadores de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH durante 2015²².
65. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, el Concesionario habría superado los niveles mínimos establecidos en relación a la cantidad de mostradores de *check-in*, puntos de control en migraciones (salidas y llegadas), rayos x y unidades de reclamo de equipaje (vuelos domésticos e internacionales).
66. Asimismo, se observa niveles por debajo de los máximos establecidos en los tiempos de espera para el *check-in* internacional, el control de pasaportes (llegadas y salidas) y el control de seguridad (vuelos domésticos e internacionales). No obstante, en el caso del *check-in*

²² Cabe precisar que, durante 2015, OSITRAN contrató a la empresa TYPESA S.A. a fin de realizar el servicio de consultoría para la Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH. En abril de 2016, la empresa TYPESA remitió los resultados finales de las referidas mediciones, las cuales se realizaron en el AIJCH del 10 al 31 de diciembre de 2015.

doméstico, se registra un tiempo de espera superior al referencial, en niveles de alrededor de 3 minutos.

67. En relación con el tamaño de las áreas del terminal, durante 2015, el Concesionario registró niveles por debajo al tamaño mínimo establecido por IATA (nivel "B" en estándares) para el hall de llegada de vuelos domésticos (con un tamaño de 7 m² menos del nivel mínimo), así como el tamaño mínimo por pasajero y de las áreas de *check-in*, de control de pasaportes (llegadas y salidas) y de recojo de equipajes de vuelos nacionales. Esto refleja que la afluencia de pasajeros estaría superando la capacidad de la actual infraestructura.

Cuadro N° 12 Niveles de servicios – Cumplimiento IATA nivel B, 2015				
Concepto	Unidad	Valor actual	Valores mínimos	Conclusión
Mostradores <i>check-in</i>	Cantidad	108	46	✓
Migraciones salidas - Puntos de control	Cantidad	24	14	✓
Migraciones llegadas - Puntos de control	Cantidad	30	25	✓
Rayos X	Cantidad	12	10	✓
Unidades de reclamo de equipaje				
- Vuelos domésticos	Cantidad	4	2	✓
- Vuelos internacionales (aeronaves grandes)	Cantidad	5	2	✓
- Vuelos internacionales (aeronaves pequeñas)	Cantidad	1	1	✓
Áreas mínimas:				
- Salas de espera	m ²	8 411	2 438	✓
- Hall de llegadas (vuelos domésticos)	m ²	952	958	✗
- Hall de llegadas (vuelos internacionales)	m ²	1998	1670	✓
Áreas mínimas por pasajero:				
- Check-in	m ² /Pax	1,07	1,40	✗
- Control de pasaporte llegadas	m ² /Pax	0,75	1,20	✗
- Control de pasaporte salidas	m ² /Pax	0,63	1,20	✗
- Recojo de equipaje vuelos nacionales*	m ² /Pax	1,42	2,00	✗
- Recojo de equipaje vuelos internacionales*	m ² /Pax	2,28	2,00	✓
Tiempos máximos de espera:				
- Check-in vuelos domésticos	Tiempo	00:14:53*	12'	✗
- Check-in vuelos internacionales	Tiempo	00:15:08	30'	✓
- Control pasaportes llegadas	Tiempo	00:12:27	15'	✓
- Control pasaportes salidas	Tiempo	00:08:26	10'	✓
- Control de seguridad vuelos domésticos	Tiempo	00:00:52	3'	✓
- Control de seguridad vuelos internacionales	Tiempo	00:00:53	7'	✓

* Asumiendo el 40% de ocupación del carrito

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cumplimientos de los Requisitos Técnicos Mínimos

68. Conforme a lo establecido en la cláusula 1.51 del Contrato de Concesión, los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) son aquellos criterios mínimos de calidad consistente con estándares básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto.
69. El Anexo 3 del Contrato de Concesión, dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH, deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los RTM de carácter operativo establecidos

en el Anexo 14. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCH.

70. En general, los principales RTM están relacionados con el tiempo de espera de los pasajeros para los servicios de *Check-in*, control de migraciones, recojo de equipaje, control en aduanas y control de seguridad (rayos X), así como con el tamaño de las áreas de check-in y del hall de llegada y salida de vuelos nacionales e internacionales. En los cuadros N° 13 al N° 15 se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN sobre el cumplimiento de los RTM en el AIJCH durante 2015²³.

Cuadro N° 13 Cumplimiento de los RTM en el proceso de <i>check-in</i> , por compañía – 2015						
Concepto	Aerolínea	Unidad	Valor actual	Valor del RTM	Conclusión	
Tiempo máximo de espera	Vuelos internacionales	LAN	Tiempo	00:12:36	00:15:00	✓
		AVIANCA	Tiempo	00:15:24	00:15:00	✗
		AMERICAN AIRLINES	Tiempo	00:34:25	00:15:00	✗
		COPA AIRLINES	Tiempo	00:06:00	00:15:00	✓
		IBERIA	Tiempo	00:19:58	00:15:00	✗
	Vuelos domésticos	KLM	Tiempo	00:20:12	00:15:00	✗
		SKY AIRLINES	Tiempo	00:09:15	00:15:00	✓
		TAM	Tiempo	00:04:45	00:15:00	✓
		UNITED AIRLINES	Tiempo	00:09:53	00:15:00	✓
		LC PERÚ	Tiempo	00:26:08	00:10:00	✗
Tiempo de proceso	Vuelos internacionales	PERUVIAN	Tiempo	00:15:25	00:10:00	✗
		STAR PERÚ	Tiempo	00:29:56	00:10:00	✗
		LAN	Tiempo	00:12:36	00:10:00	✗
		AVIANCA	Tiempo	00:15:24	00:10:00	✗
		LAN	Tiempo	00:01:40	00:03:00	✓
	Vuelos domésticos	AVIANCA	Tiempo	00:02:40	00:03:00	✓
		AMERICAN AIRLINES	Tiempo	00:02:26	00:03:00	✓
		COPA AIRLINES	Tiempo	00:02:41	00:03:00	✓
		IBERIA	Tiempo	00:02:50	00:03:00	✓
		KLM	Tiempo	00:02:34	00:03:00	✓
Vuelos domésticos	SKY AIRLINES	Tiempo	00:02:43	00:03:00	✓	
	TAM	Tiempo	00:02:18	00:03:00	✓	
	UNITED AIRLINES	Tiempo	00:02:34	00:03:00	✓	
	LC PERÚ	Tiempo	00:01:49	00:02:00	✓	
	PERUVIAN	Tiempo	00:01:51	00:02:00	✓	
Vuelos domésticos	STAR PERÚ	Tiempo	00:01:39	00:02:00	✓	
	LAN	Tiempo	00:01:40	00:02:00	✓	
	AVIANCA	Tiempo	00:02:40	00:02:00	✗	

* Asumiendo el 40% de ocupación del carrito

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. En relación al tiempo de espera máximo para el *check-in* (ver cuadro N° 13), se observa que todas las aerolíneas registraron tiempos por encima de los RTM establecidos para los vuelos nacionales, y cuatro de cinco aerolíneas registraron tiempos mayores para el caso de vuelos internacionales. En cuanto al tiempo del proceso, se observa que la mayoría de aerolíneas

²³ Como se mencionó, la empresa TYP SA. realizó la Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos en el AIJCH, durante el periodo comprendido entre el 10 al 31 de diciembre de 2015.

cumplió con los RTM, tanto para el caso de vuelos nacionales como internacionales (con excepción de Avianca en vuelos domésticos).

72. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestra el cumplimiento de los RTM relacionados con los tiempos máximos de espera y de duración de los procesos de los principales servicios brindados en el AIJCH. Como se aprecia, el Concesionario registró tiempos por debajo de los máximos establecidos para el control de seguridad, recojo de equipaje y aduanas. No obstante, se registraron tiempos mayores para el caso del control de migraciones.

Cuadro N° 14 Cumplimiento de los RTM, por tipo de servicio – 2015							
Concepto	Área	Unidad	Valor actual	Valor del RTM	Conclusión		
Control de seguridad (Rayos X)	Internacional	Tiempo	00:00:20	00:00:45	✓		
	Tránsito	Tiempo	00:00:23	00:00:45	✓		
	Nacional	Tiempo	00:00:21	00:00:45	✓		
Control de migraciones	Salidas	Tiempo	00:01:35	00:00:45	✗		
	Llegadas	Tiempo	00:01:04	00:00:45	✗		
	Tiempo máximo de espera	Salidas	Tiempo	00:08:26	00:10:00*	✓	
	Llegadas	Tiempo	00:12:27	00:12:00	✗		
Recojo de equipaje	Ocupación fajas de equipaje	Internacional	Tiempo ¹	00:28:33	00:40:00	✓	
			Tiempo ²	00:18:37	00:20:00	✓	
		Nacional	Tiempo ²	00:09:07	00:20:00	✓	
Aduanas	Tiempo máximo de espera		Tiempo	00:02:48	00:15:00	✓	
	Tiempo de proceso		Tiempo	00:00:52	00:06:00	✓	
	Registro de maletas		Tiempo	00:03:32	00:06:00	✓	
	Rayos X y Registro de maletas		Tiempo	00:04:53	00:06:00	✓	

1/. Corresponde al tiempo promedio para aeronaves grandes (B747 y B767)

2/. Corresponde al tiempo para aeronaves pequeñas

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH "

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. Por último, en el siguiente cuadro se muestra el cumplimiento de los RTM relacionados con los espacios y la capacidad del AIJCH. Como se aprecia, la capacidad de la fila para el control de seguridad es menor a los RTM establecidos. De igual manera, el espacio por persona del check-in y el área del hall de salidas se encuentran en niveles inferiores a los RTM.

Cuadro N° 15 Cumplimiento de los RTM relacionados con los espacios de la infraestructura – 2015							
Concepto	Área	Unidad	Valor actual	Valor del RTM	Conclusión		
Control de seguridad (Rayos X)	Internacional	Pax/hora	356	300	✓		
	Tránsito	Pax/hora	284	300	✗		
	Nacional	Pax/hora	347	300	✓		
Check-in	Espacio promedio por persona		Pax/m ²	1,1	2,0	✗	
	Longitud de filas de espera		m	15	15	✓	
Áreas de hall	Hall llegadas nacionales		m ²	1581	958	✓	
	Hall llegadas internacionales		m ³	1998	1670	✓	
	Hall salidas		m ⁴	677	1922	✗	

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH "

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII.2. Reclamos

74. Durante el año 2015, se presentaron 518 reclamos en relación a los servicios prestados en el AIJCH, lo cual representa una reducción de 5,0%. Del total de reclamos presentados en 2015, se resolvieron el 97% (501), de los cuales 57% fueron declarados infundados, 24% improcedentes, 13% fundados y 6% inadmisibles.
75. El 53,1% de los reclamos presentados estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (robo y desaparición de objetos y dinero, restricciones de transportar líquidos, alimentos, objetos de aseo personal y objetos diversos, trato inadecuado por parte del personal, entre otros). En segundo lugar y tercer lugar, se ubicaron los reclamos relacionados con las operaciones (información inexacta en los paneles, falta de sillas de ruedas para personas con discapacidad, mala orientación brindada por el personal, falta de atención ante accidentes, número reducidos de asientos, entre otros) y con las aerolíneas (retención de equipaje y documentos de viaje, robos, mala atención por parte del personal, los cuales representaron el 12,2% y 8,9% del total de reclamos presentados, respectivamente.

Cuadro N° 16 Reclamos presentados y resueltos 2014 – 2015				
	Reclamos presentados		Reclamos resueltos	
	2014	2015	2014	2015
Seguridad Aeroportuaria	283	275	272	267
Operaciones	78	63	74	61
Aerolíneas	40	46	37	43
Entidades del Estado	50	32	49	29
Comercial	3	25	3	24
Concesionarios	42	20	42	21
Tarifas	15	20	15	19
Mantenimiento	13	20	13	19
Información de Vuelo	4	15	4	14
Otros	17	2	16	4
Total	545	518	525	501

Fuente: Reclamos y Resoluciones emitidas por LAP 2015, 2014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

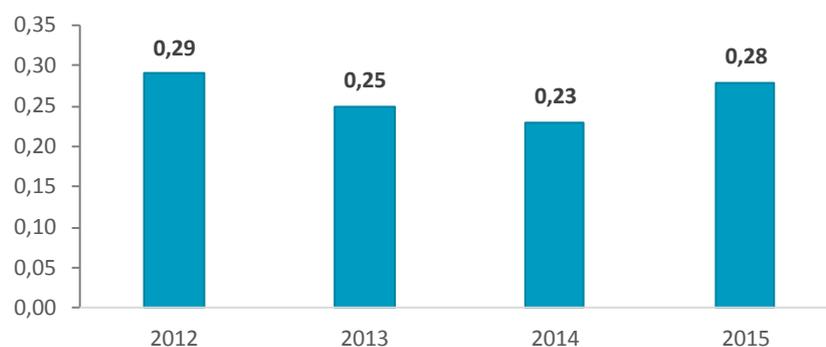
76. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados fundados en 2015, la mayor parte estuvieron relacionados con la seguridad aeroportuaria, los cuales representaron el 40%. En segundo y tercer lugar se ubicaron los reclamos relacionados con el mantenimiento y limpieza de las instalaciones (principalmente servicios higiénicos) y equipos (principalmente asesores) y con las operaciones, los cuales representaron el 28% y 21% del total de reclamos fundados, respectivamente. El 11% de los reclamos fundados estuvieron relacionados con la información de vuelos y con las áreas comerciales y servicios brindados por los concesionarios.

VII.3. Accidentes

77. El Concesionario calcula el ratio de accidentes e incidentes en plataforma, el cual es medido como la suma de los accidentes e incidentes producidos a las personas, aeronaves (estacionadas y en movimiento), equipos e infraestructura dividido entre el número de

operaciones y multiplicado por 1 000. La meta de LAP es mantener el índice de incidentes accidentes en un ratio inferior a 0,34 por cada 1000 operaciones²⁴.

Gráfico N° 10
Ratio de accidentes e incidentes en plataforma, 2012 – 2015
(En miles de USD, inc. IGV)



* Información disponible desde 2012

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Como se observa en el gráfico N° 10, durante 2015, el Concesionario registró un ratio de accidentes e incidentes en plataforma de 0,28 por cada 1000 operaciones, lo cual representa un incremento de 21,7% en relación al ratio registrado en 2014 (0,23 por cada 1000 operaciones). Si bien el indicador se ha incrementado, se ha mantenido por debajo del nivel máximo establecido (0,34 por cada 1000 operaciones).

VIII. Análisis financiero

VIII.1. Estados Financieros

79. En el año 2015, los ingresos operativos se incrementaron 7,30% en relación al año anterior, al pasar de USD 271,91 a 291,76 millones. De este monto, el 74,3% correspondieron a ingresos aeroportuarios y el 25% a ingresos comerciales. (ver cuadro N° 14).
80. De los ingresos aeroportuarios, la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) es la principal fuente de ingresos de LAP, habiendo explicado el 57,4% del total de ingresos en 2015. Por su parte, los ingresos por aterrizaje/despegue y por comisión por venta de combustible representaron el 17,2% y 11% de los ingresos aeroportuarios totales en 2015, respectivamente. En el año 2015, los ingresos por TUUA, los ingresos por aterrizaje y despegue y la comisión por venta de combustible tuvieron un crecimiento del 10,6%, 10,5% y 6,2%, respectivamente.
81. Cabe mencionar que entre 2014 y 2015, LAP solo incrementó la tarifa de TUUA nacional (de USD 7,97 a USD 9,04), manteniendo las tarifas de TUUA internacional (USD 26,05), así como del aterrizaje y despegue sin variación. Así, el aumento de los ingresos aeroportuarios por

²⁴ LAP. Sistema de Gestión de Seguridad Operacional 2014 – 2015. Disponible en el siguiente enlace: http://www.srvsop.aero/srvsop/archivos/meetings/2015/AGA%203.1/6_SMS%20LAP.pdf

concepto de TUUA internacional y aterrizaje/despegue se debe principalmente al mayor flujo de pasajeros y vuelos realizados en el Aeropuerto.

Cuadro N° 17 Composición de los ingresos operativos (En miles de USD)			
Concepto	2014	2015	Variación
a. Aeroportuarios	196 716	216 717	10,2%
TUUA Nacional e Internacional	112 401	124 317	10,6%
Aterrizaje y Despegue	33 916	36 570	7,8%
Comisión por venta de combustible	21 661	22 789	5,2%
Puentes de abordaje de pasajeros	12 876	13 460	4,5%
Carga	6 797	6 844	0,7%
Rampa	6 132	9 500	54,9%
Estacionamiento de Aeronaves	2 933	3 123	6,5%
Inspecciones de Equipaje	-	114	
b. Comerciales	72 888	72 855	0,0%
Arrendamiento de locales comerciales	28 706	29 629	3,2%
Ingresos por concesión de:			
Duty Free	14 663	14 291	-2,5%
Comidas y bebidas	7 548	7 942	5,2%
Transporte terrestre de pasajeros	2 280	2 375	4,2%
Estacionamiento vehicular	8 515	8 312	-2,4%
Catering	3 366	3 468	3,0%
Otros	7 810	6 838	-12,4%
c. Otros Ingresos operativos	2 312	2 189	-5,3%
Total de ingresos de operación (a+b+c)	271 916	291 761	7,3%

Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. Por su parte, los ingresos comerciales se mantuvieron estables entre 2014 y 2015, al pasar de USD 72,88 millones a USD 72,85 millones. De dichos ingresos, la mayor parte fue producto del arrendamiento de locales comerciales, lo que significó el 40,7% del total, seguido por los ingresos por concesión (*Duty free*, Comidas y bebidas, Transporte terrestre de pasajeros), que representó el 33,8% de los ingresos totales.
83. Entre 2014 y 2015, los ingresos por arrendamiento de locales comerciales se incrementaron 3,2%; mientras que los ingresos por concesión experimentaron un ligero aumento de 0,5%. De manera contraria, los ingresos por estacionamiento vehicular se contrajeron 2,4%.
84. El mayor nivel de ingresos generados en el año 2015, se tradujo en un incremento de 13,3% de la utilidad operativa con relación al ejercicio anterior. Ello debido tanto al incremento de 7% de los ingresos netos (que pasaron de USD 128 millones a USD 138 millones), como a la ligera reducción de 0,5% de los gastos totales (que pasaron de USD 58,9 a USD 58,6).
85. En el Cuadro N° 15 se muestran tanto los ingresos y gastos de LAP para los años 2014 y 2015, así como la variación de cada uno de ellos.

Cuadro N° 18
Estado de resultados integrales
(En miles de USD)

Concepto	2014	2015	Variación
Ingresos de operación	271 916	291 761	7,3%
Retribución al Estado Peruano	-110 786	-119 266	7,7%
Retribución a CORPAC	-32 178	-34 544	7,4%
Total ingresos netos	128 952	137 951	7,0%
Gastos Operativos	-49 700	-48 966	-1,5%
Gastos Generales	-9 254	-9 667	4,5%
Total gastos	-58 954	-58 633	-0,5%
Utilidad de Operación	69 998	79 318	13,3%
Gastos financieros	-11 442	-11 151	-2,5%
Ingresos financieros	275	328	19,3%
Otros, neto	-	71	
Total otros gastos	-11 167	-10 752	-3,7%
Utilidad antes del impuesto a la renta	58 831	68 566	16,5%
Impuesto a la renta	-13 279	-14 984	12,8%
UTILIDAD NETA	45 552	53 582	17,6%

Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

86. Como se puede observar del cuadro anterior, LAP obtuvo una utilidad neta de USD 53,5 millones durante el año 2015, monto 17,6% mayor al del año 2014, que alcanzó un nivel de USD 45,6 millones.
87. Al analizar el Estado de Situación Financiera (ver Cuadro N° 16), se observa que el Activo Corriente se incrementó 18,7% entre 2014 y 2015, al pasar de USD 114,3 millones a 135,7 millones, habiendo representado el 36% el total de activos en ese último año. Dicho incremento se debió principalmente a un mayor saldo de efectivo, que se incrementó 22,4% (de USD 99,5 millones a USD 121,8 millones). El efectivo se encuentra depositado en cuentas bancarias permitidas en el contrato de fideicomiso y el contrato de cuentas en el exterior. Los fondos solo pueden ser invertidos por LAP en inversiones permitidas (según se define en los contratos de financiamiento).
88. El Activo no Corriente se mantuvo estable entre 2014 y 2015, experimentando un ligero aumento de 0,7% en dicho periodo. La cuenta principal del Activo no Corriente, corresponde a los activos intangibles, que representaron el 56,6% de los activos totales en 2015. Los activos intangibles están conformados por las mejoras en el aeropuerto realizados por la compañía.
89. Por su parte, el Pasivo Corriente se incrementó 7,3% entre 2014 y 2015, al pasar de USD 66,3 millones a USD 71,1 millones, debido a un mayor saldo de cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC y en la cuenta tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar, que se incrementaron en 5% y 17%, respectivamente. Las dos principales cuentas fueron la cuenta por pagar a OSITRAN y CORPAC (47,4%) y la parte corriente de la deuda de largo plazo (21,2%).

90. En cuanto a las obligaciones de largo plazo, dicha deuda pasó de representar el 62% del total de activos en el 2013 al 57,5% en el 2014 (USD 103 millones) producto del pago de su parte corriente.
91. De otro lado, el Patrimonio Neto experimentó un crecimiento de 20,5% debido al incremento de los resultados acumulados de empresa en 34,8% (USD 33,6 millones).

Cuadro N° 19 Estado de Situación Financiera (En miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2014	2015		2014	2015
Activo corriente	114 314	135 698	Pasivo corriente	66 302	71 122
Efectivo y equivalente de efectivo	99 526	121 823	Cuentas por pagar comerciales	3 671	4 300
Cuentas por cobrar comerciales	8 283	6 923	Cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC	32 117	33 713
Otras cuentas por cobrar	2 803	3 359	Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	11 953	13 982
Existencias	1 254	1 136	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	351	98
Gastos pagados por anticipado	2 448	2 457	Intereses por pagar	383	342
			Ingresos diferidos	3 714	3 578
			Parte corriente de deuda a largo plazo	14 113	15 109
Activo no corriente	239 071	240 733	Pasivo no corriente	123 604	108 248
Equipos y unidades de transporte	5 263	6 084	Ingresos diferidos	5 712	5 139
Intangibles	212 111	212 999	Deuda a largo plazo	117 892	103 109
Impuesto a la renta diferido	14 990	15 210			
Otras cuentas por cobrar	4 050	4 050	Patrimonio Neto	163 479	197 061
Gastos contratados por anticipado	2 657	2 390	Capital	67 016	67 016
			Resultados acumulados	96 463	130 045
TOTAL ACTIVO	353 385	376 431	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	353 385	376 431

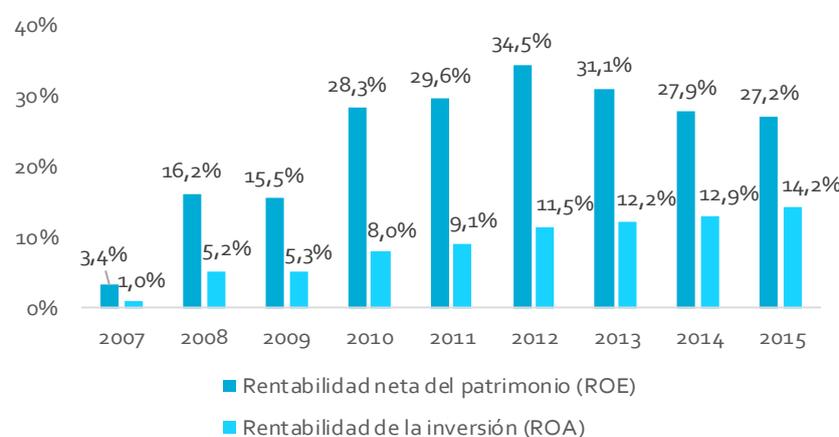
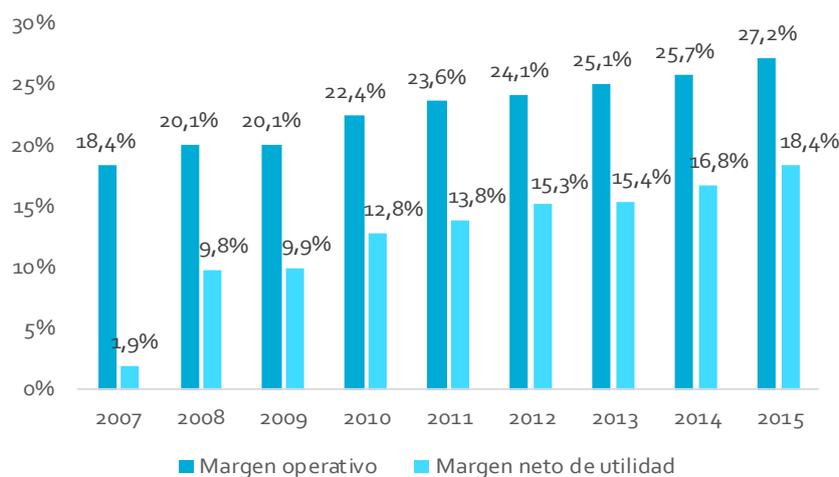
Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII.2. Indicadores Financieros

92. Los ratios de rentabilidad de la empresa han mejorado con relación al 2014. Así, durante el año 2015, el margen neto de utilidad rentabilidad alcanzó un nivel de 18,4%, superando en 1,6 puntos porcentuales el nivel del año anterior. De manera similar, el margen operativo se incrementó de 25,7% en 2014 a 27,2% en 2015.
93. De otro lado, cabe señalar que si bien la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó de 12,9% a 14,2% entre 2014 y 2015, la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo de 27,9% a 27,2% en dicho periodo. Esto significa que la empresa incrementó sus ganancias por cada dólar invertido, pero los accionistas vieron una ligera reducción en sus ganancias por cada dólar invertido, con respecto al año anterior.

Gráfico N° 11
Ratios de Rentabilidad



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

94. El aumento del activo corriente generó un incremento de los ratios de liquidez obtenidos en el año 2015 (ver gráfico N° 12). Así, el ratio de liquidez general pasó de 1,82 veces a 2,00 veces entre 2014 y 2015; mientras que la prueba ácida²⁵ se incrementó de 1,76 veces a 1,95 veces, respectivamente. En ambos casos esto significa que la empresa posee activos corrientes suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo, sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.
95. Debe notarse que, entre 2007 y 2015, los ratios de liquidez general y prueba ácida fluctuaron en niveles de entre 1,00 y 2,00 (con excepción de los años 2007 y 2009, que superaron el nivel de 2,00), lo cual indica que el riesgo del Concesionario de caer en insuficiencia de recursos para hacer frente a los pagos de corto plazo ha sido reducido. No obstante, en la medida que dichos indicadores se han ubicado por encima de la unidad, el Concesionario podría llegar a tener un exceso de recursos que afecten su rentabilidad.

Gráfico N° 12
Ratios de liquidez

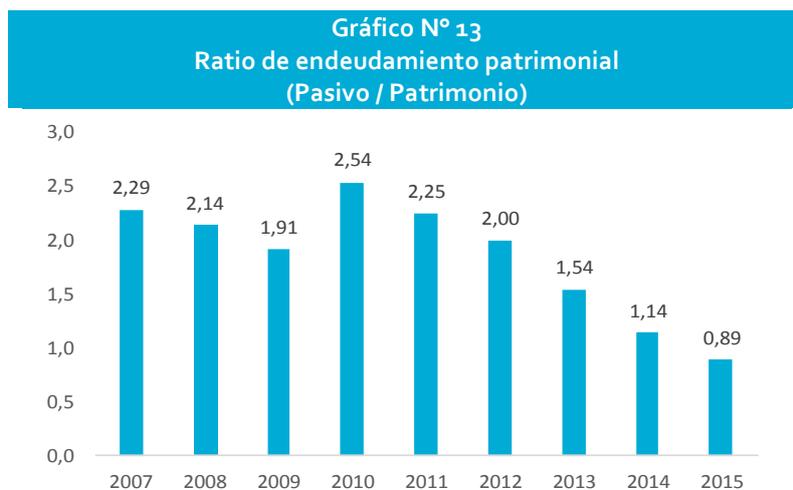
²⁵ Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

96. Con respecto a los indicadores de solvencia, debe destacarse que el ratio de endeudamiento patrimonial (Pasivo/Patrimonio)²⁶ disminuyó por quinto año consecutivo en 2015, debido tanto a la disminución del pasivo no corriente, como al incremento del patrimonio neto a través de los resultados acumulados. Así, en 2015, el Patrimonio del Concesionario estuvo comprometido en 0,89 veces con respecto al financiamiento de terceros.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IX. Conclusiones

97. El AIJCH conecta al Perú con el resto del mundo, a través de 37 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa.; mientras que a nivel nacional, conecta a Lima con 21 ciudades de los principales departamentos del Perú.

²⁶ El ratio de endeudamiento patrimonial muestra los recursos aportados por los acreedores en relación a los fondos aportados por los propietarios. Un ratio muy alto indica que las posibilidades de una empresa de obtener fondos adicionales mediante préstamos son muy poco probables.

98. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCH durante 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Desde el inicio de la concesión, los principales indicadores del nivel de infraestructura han registrado una expansión importante. En el año 2015, el área de plataforma (m²) y el número de posiciones de estacionamiento de aeronaves se incrementó 5,9% y 8,5% en relación al año anterior, respectivamente. El resto de indicadores se mantuvieron estables durante dicho año, con excepción del número de locales comerciales que se redujeron en 9,1% en relación al 2014.
- (ii) En 2015, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, en términos de pasajeros (nacionales e internacionales), carga transportada y movimiento de aeronaves, habiendo concentrado el 90,7%, 59,5% y 40,6% del tráfico de carga, de pasajeros y de aeronaves (aterrizaje o despegue) de la Red Aeroportuaria Nacional, respectivamente. Dicho año, el tráfico de pasajeros y aeronaves se incrementó 9,3% y 7,3% con respecto al año 2014, respectivamente; mientras que el tráfico de carga se contrajo 4,2%
- (iii) Las tarifas relacionadas con el uso de aeropuerto (TUUA nacional), uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron 6,2%, 4,9% y 1,5% durante 2015, respectivamente; mientras que las tarifas del TUUA internacional y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se mantuvieron estables.
- (iv) En relación a los cargos de acceso, se observa una reducción de 6,2% del cargo por el autoservicio de rampa; mientras que los cargos de alquiler de almacenes y abastecimiento de combustible se incrementaron 116,6% y 18%, respectivamente. Por su parte, los cargos de acceso del resto de servicios se mantuvieron estables.
- (v) Al 31 de diciembre de 2015, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendió a US\$ 325,1 millones, monto que incluye las inversiones en mejoras obligatorias, mejoras complementarias y las mejoras eventuales durante el periodo remanente. En 2015, se reconocieron inversiones por un total de USD 4,4 millones, nivel 52,4% inferior al monto reconocido el año anterior.
- (vi) Durante 2015, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 156,7 millones por concepto de Retribución al Estado (76,10%), transferencias a CORPAC (22,04%) y tasa regulatoria a OSITRAN (1,86%). Dicho monto representó un aumento de 7,4% en relación al nivel registrado en 2014 (USD 145,9 millones).
- (vii) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2015, se ha verificado lo siguiente:
 - En cuanto a los niveles de servicio (IATA nivel "B"), LAP superó la cantidad mínima requerida de mostradores check-in, puntos de control de migraciones, rayos X y unidades de reclamo de equipaje. El Concesionario registró tiempos de espera por debajo de los máximos establecidos para el *check-in* internacional, el control de pasaportes y el control de seguridad; no obstante registró un tiempo de espera del *check-in* doméstico superior al establecido. En el caso del tamaño de ciertas áreas, el Concesionario no alcanzó el nivel mínimo establecido del hall de llegada de vuelos domésticos, ni el espacio mínimo establecido por pasajero para el *check-in*, control

de pasaportes y recojo de equipaje de vuelos domésticos. Esto último refleja que la afluencia de pasajeros estaría superando la capacidad de la actual infraestructura.

- En relación a los RTM, se observó que la mayoría de aerolíneas registró un tiempo de espera superior al máximo establecido para el servicio de *check-in*; mientras que en el caso del tiempo máximo de duración del proceso, se observó que la mayoría de aerolíneas alcanzó los RTM. En relación a los tiempos máximos de espera de los principales servicios brindados, se observaron tiempos superiores en el control de seguridad, recojo de equipaje y aduanas; no obstante, en el caso del control de migraciones se registraron tiempos menores. Por último, en relación a la capacidad del aeropuerto y tamaño de áreas (*check-in* y hall de salida), se observa que en la mayoría de casos, el AIJCH no alcanzó los niveles mínimos exigidos.
 - Se recibieron 518 reclamos en relación a los servicios prestados en el AIJCH, de los cuales la mayoría fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles (83%), apreciándose que sólo el 13% fueron declarados fundados. Más de la mitad de los reclamos estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria.
 - El ratio de accidentes e incidentes en plataforma por cada 1000 operaciones se incrementó 21,7%, al pasar de 0,23 en 2014 a 0,28 en 2015, habiéndose mantenido por debajo del valor máximo establecido (0,34).
- (viii) Durante el año 2015, los ingresos operativos de LAP experimentaron un crecimiento de 7,3% en relación al año anterior, alcanzando un nivel de US\$ 291,76 millones. Dicho crecimiento fue explicado principalmente por los mayores flujos de pasajeros y vuelos, que motivaron un crecimiento de 10,2% de los ingresos aeroportuarios, así como por el aumento de la tarifa por TUUA nacional. Por su parte, los ingresos comerciales se mantuvieron estables.
- (ix) Los ingresos operativos de LAP se sustentaron principalmente en los ingresos aeroportuarios (74,3%) y, en menor medida, en los ingresos comerciales (24,9%) durante el año 2015. En relación a los ingresos aeroportuarios, las principales fuentes fueron el cobro de la TUUA (57,4%), servicio de aterrizaje y despegue (16,9%) y comisión por venta de combustible (10,5%); mientras que en el caso de los ingresos comerciales las principales fuentes fueron el arrendamiento de locales comerciales (40,7%) y los ingresos por concesión (33,8%).
- (x) La utilidad operativa de LAP experimentó un crecimiento de 13,3 entre 2014 y 2015, al pasar de USD 128 millones a USD 138 millones, debido al incremento de 7% de los ingresos netos y a la ligera reducción de 0,5% de los gastos totales.
- (xi) En cuanto a los indicadores financieros de LAP durante el año 2015, se observa una mejora de los ratios de rentabilidad, lo que se ve reflejado en un incremento de las ganancias obtenidas por cada dólar invertido. Los ratios de liquidez general y prueba ácida también evolucionaron positivamente, alcanzando niveles de alrededor de 2,0, lo cual revela una mayor capacidad de LAP para cubrir sus obligaciones en el corto plazo. Por su parte, el ratio de endeudamiento (Pasivo/Patrimonio) si bien se redujo por quinto año consecutivo, alcanzando un nivel de 0,89, lo que refleja que LAP tiene mayor autonomía financiera.

ANEXOS

ANEXO N° 1

Tarifas máximas de los servicios sujetos a regulación tarifaria (En USD, no incluye IGV)

1. Tarifa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
Concepto	Unidad de cobro	Importe		
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26.05		
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	9.02		

2. Vuelos Internacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	35.26	40.55	37.91
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4.96	5.70	5.33
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6.03	6.94	6.49
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6.33	7.28	6.81
Más de 100 TM	Por tonelada	6.64	7.64	7.14

3. Vuelos Nacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	13.60	15.64	14.62
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1.98	2.28	2.13
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2.40	2.76	2.58
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2.57	2.95	2.76
Más de 100 TM	Por tonelada	2.61	3.00	2.81

4. Vuelos Internacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3.526	Por hora o fracción	0.882
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0.496	Por TM / hora o fracción	0.124
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0.603	Por TM / hora o fracción	0.151
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0.633	Por TM / hora o fracción	0.158
Más de 100 TM	Por tonelada	0.664	Por TM / hora o fracción	0.166

5. Vuelos Nacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1.360	Por hora o fracción	0.340
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0.198	Por TM / hora o fracción	0.050
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0.240	Por TM / hora o fracción	0.060
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0.257	Por TM / hora o fracción	0.064
Más de 100 TM	Por tonelada	0.261	Por TM / hora o fracción	0.065

6. Otros servicios			
Concepto	Unidad de cobro		Importe
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo desde / hacia almacenes externos		0.0228
Uso de Puentes de Embarque	Primeros 45 minutos		100.38
	Cada 15 minutos adicionales o fracción		33.47
Playa de Estacionamiento Vehicular*	Por hora o fracción	Vehículos con altura menor o igual a 2,20m	S/. 4.66
	(en Nuevos Soles)	Vehículos con altura mayor a 2,20m	S/. 19.32

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015.

(*) Tarifa para vehículos livianos aprobada mediante Resolución N° 046-2013-CD, de fecha 15 de julio de 2013.

Fuente: Tarifario LAP 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXO N° 2
Ficha del contrato de concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Lima Airport Partners SRL			
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez			
Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
2	Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. El Plazo máximo de la Concesión: 60 años	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 06 de abril de 2001 Modificación de los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2. • Adenda 2: 25 de julio de 2001 Modificación de los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 15.5, 21.1 y 21.3. • Adenda 3: 30 de setiembre de 2002 Modificación de los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, numeral 2 del apéndice 2 del anexo 3, numeral 2.3 del anexo 5, numeral 2.4 del anexo 9, numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del anexo 10 y el numeral 2 del anexo 11. Adición del numeral 5.7.3, numeral 16 y 17 del anexo 10 y numeral 4 del anexo 14. • Adenda 4: 30 de junio de 2003 Modificación de los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, numerales 2, 5 y 7 del anexo 10, numeral 2 del anexo 11 y numeral 1.27 del anexo 14. Adición de los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11. • Adenda 5: 25 de julio de 2011. Modificación del Anexo 11, Plano 15 del Anexo 20, Apéndice 1 del Anexo 2, Apéndice 1 del Anexo 1 y los Planos 3 y 4 del Anexo 20. • Adenda 6: 8 de marzo de 2013 Modificación de las cláusulas 1.25, 1.26, 1.51, 1.60, 1.61, 2.5, 5.5, 5.6.2.1, 5.7, 5.15, 5.17, 5.23, 15.5 literal c y antepenúltimo párrafo, literal a) del numeral 1.1 del acápite Régimen de tarifas y precios aplicables al Anexo 5, numeral 3.2 del Anexo 5, numerales 1 y 2 del Anexo 11, Apéndice 1 del Anexo 11, y numeral 1.1 del Anexo 14. 	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 4</p> <p>Adenda 5</p> <p>Adenda 6</p>
5	Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
8	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
9	Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
10	Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Inversiones eventuales. Año 14: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión total USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV).	Cláusula 5.6 Adenda 4
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> Negociación Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para mejoras obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8. 	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> Vencimiento de la vigencia de la Concesión Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente Resolución opcional por el Concedente Fuerza Mayor Destrucción total del aeropuerto Acuerdo entre las partes 	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2 Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6
14	Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad de trabajadores y empleadores. De Responsabilidad y de Propiedad Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. 	<p>Cláusula 20.1 (p.67)</p> <p>Cláusula 20.2 (p.67)</p> <p>Cláusula 20.2.1 (p 67)</p> <p>Cláusula 20.2.2 (p 67)</p> <p>Cláusula 20.2.3 (p 68)</p>
17	Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
18	Estándares de servicio	<p>Periodo Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 Total de salidas y llegas en hora punta: 26 19 posiciones de contacto al año 8 Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 Hora punta combinada 2789 PAX IATA B, GSE E y CAT 9 Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. <p>Periodo Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 Total de salidas y llegadas en un día punta:585 Total de salidas y llegadas en hora punta:45 56 posiciones de contacto al año 30. Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 Hora punta combinada 6016 PAX GSE E y CAT 9. Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28. 	Anexo 14
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves nacionales e internacionales están fijados en el Contrato de Concesión, hasta el octavo año. Cargo adicional de 15% por servicios nocturnos en aterrizaje y despegue (A/D). Vuelos de prueba: 25% de tarifa de A/D. Tarifa por uso de instalaciones a la carga: fijado hasta el año 2002, a partir del cual se ajusta por OSITRAN 	<p>Anexo 5, Apend. 1 y 2</p> <p>RN. 004-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 010-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 053-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 073-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 064-2008-CDOSITRAN</p> <p>RN. 007-2009-CDOSITRAN</p> <p>RN. 047-2009-CDOSITRAN</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> Tarifa por uso de puentes de embarque, fijado por OSITRAN en 2005. Revisada posteriormente. Tarifa por servicio de estacionamiento vehicular (promedio simple de una muestra definida por OSITRAN). 	RN. 046-2013-CDOSITRAN
	Revisión de tarifas	A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.	Anexo 5, apéndice 2
		En el año 2008, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2009-2013.	RN. 64-2008-CDOSITRAN, RN. 007, 047-2009-CDOSITRAN
		En el año 2013, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2014-2018.	RN. 059-2013-CDOSITRAN
	Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión.	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1

ANEXO N° 3 Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2001 - 2015

a.Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Miles de pasajeros	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 524	8 281	8 784	10 280	11 795	13 330	14 913	15 659	17 113
Nacionales	Miles de pasajeros	1 941	1 882	1 998	2 214	2 396	2 652	3 395	3 710	3 954	5 136	5 925	6 902	7 919	8 474	9 480
Internacionales	Miles de pasajeros	2 177	2 252	2 303	2 602	2 943	3 024	3 600	3 931	4 106	4 262	4 753	5 202	5 755	5 854	6 239
Tránsito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227	1 239	1 331	1 394
Carga total	Toneladas	114 251	135 109	152 867	167 147	172 867	192 465	217 835	229 972	226 392	271 794	286 641	293 675	296 517	302 406	300 686
Nacional	Toneladas	11 601	14 128	17 830	15 708	17 897	20 225	22 355	30 447	25 913	32 577	34 467	35 866	34 636	30 147	29 020
Internacional	Toneladas	102 651	120 981	135 037	151 439	154 970	172 240	195 480	199 526	200 479	239 217	252 174	257 809	261 881	272 259	271 666
- Exportación	Toneladas	68 385	87 795	101 404	114 318	114 772	125 524	136 979	140 971	148 727	161 544	171 161	170 462	175 588	184 145	183 559
- Importación	Toneladas	34 266	33 185	33 633	37 121	40 198	46 716	58 500	58 555	51 753	67 130	67 483	72 867	71 487	74 159	77 399
Operaciones totales	Miles de vuelos	72 163	70 327	70 229	72 310	73 284	77 319	92 878	98 730	104 966	120 496	135 083	148 326	153 121	155 093	166 388
Nacionales	Miles de vuelos	42 387	40 686	41 611	41 182	40 606	45 534	53 748	55 239	58 671	71 722	78 809	88 204	91 908	91 128	99 976
Internacionales	Miles de vuelos	29 776	29 641	28 618	31 128	32 678	31 785	39 130	43 491	46 295	48 774	56 274	60 122	61 213	63 965	66 412

b.Ingresos (Miles de Dólares)

Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ingresos Aeronáuticos	41 238	51 070	60 009	62 282	73 844	81 617	96 892	107 750	117 110	129 664	148 074	168 237	187 943	196 716	216 717
Ingresos No aeronáuticos	7 846	11 917	13 120	12 269	14 756	17 193	22 657	27 977	34 423	41 454	52 889	60 628	67 040	72 888	72 855
Otros ingresos	709	854	916	981	1 053	1 198	1 745	1 352	1 781	2 119	2 200	2 330	2 363	2 312	2 189
Total	49 793	63 841	74 045	75 532	89 653	100 008	121 294	137 079	153 314	173 237	203 163	231 195	257 346	271 916	291 761

Fuente: LAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fislcalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre
Jorge Cárdenas Vela
César Balbuena Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré	José Aguilar Reátegui
Jefe de Estudios Económicos	Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Sandra Queija de la Sotta

DISEÑO Y EDICIÓN

Sandra Queija de la Sotta